Année 1956. — N° 15. Le Numéro : 15 francs. 25 Juillet 1956.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

AVIS ET RAPPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

ABONNEMENTS : METROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 250 fr.; ETRANGER : 450 fr.
(*Compte chèque postal :* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1956

Séances des 11 et 12 Juillet 1956.

SOMMAIRE

Problème de la liaison de Paris avec ses aéroports (1).

PROBLEME DE LA LIAISON DE PARIS AVEC SES AEROPORTS

(Question dont le Conseil économique s'est saisi lui-même en application de l'article 1er de sa loi organique du 20 mars 1951, et de l'article 28 de son règlement intérieur.)

1° Rapport présenté, au nom du Conseil économique, par M. E. Hervouet.

SOMMAIRE

I. — Quel est, en premier lieu, le trafic actuel et prévisible de l'aéroport de Paris ?

II. — Quels sont les moyens existants pour transporter de Paris aux aéroports les passagers aériens ?

III. — Quels remèdes peut-on apporter à cette situation pour l'aéroport de Paris ?

A. — La question de l'emplacement de la gare aérienne.

B. — Les possibilités qui s'offrent pour la liaison Paris-Orly et Paris-le-Bourget.

1. L'hélicoptère.
2. Le transport par route.
3. La voie ferrée.

La desserte de l'aéroport du Bourget.

ANNEXE. — Mouvements d'avions sur les aéroports d'Orly et du Bourget.

Au cours de sa séance du 17 avril dernier, la commission des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme a demandé à être saisie de l'étude de la desserte de l'aéroport de Paris.

En effet, la commission, qui étudie par ailleurs les problèmes du développement de l'aviation civile en fonction du progrès actuel et des prévisions possibles en matière de technique, s'est préoccupée de l'adaptation de la desserte terrestre des aéroports aux conditions nouvelles du transport aérien, caractérisées notamment par l'augmentation de la vitesse et l'accroissement du trafic.

La commission a voulu connaître le point de vue des principaux intéressés et a donc consulté :

— La direction des routes et la direction des transports et chemins de fer au ministère des travaux publics, des transports et du tourisme ;
— Le secrétariat général à l'aviation civile et commerciale ;
— La préfecture de la Seine et le conseil municipal de Paris ;
— Air France et les compagnies privées,

et a entendu : M. Porchez, directeur général adjoint de la Société nationale des chemins de fer français et MM. Couhé et Cot, président et directeur général de l'aéroport de Paris.

(1) Le compte rendu analytique des débats consacrés à cette question figure au *Bulletin du Conseil économique* nos 20 et 21 des 12 et 13 juillet 1956.

Au cours de ces prises de contact et de ces conversations, la commission s'est attachée à connaître tous les aspects du problème, à en rechercher les données. Elle a d'abord étudié les besoins actuels et futurs de l'aéroport de Paris en ce qui concerne le transport des passagers à terre, et les conditions de ce transport.

Elle a ensuite envisagé les moyens à prévoir pour améliorer la situation actuelle et a examiné à ce sujet la proposition de résolution de M. Frédéric-Dupont (n° 8562) invitant le Gouvernement à prévoir l'utilisation de la gare d'Orsay comme aérogare et à aménager la voie de chemin de fer qui existe entre Paris-Orsay et Orly.

I. — *Quel est, en premier lieu, le trafic actuel et prévisible de l'aéroport de Paris ?*

L'aéroport de Paris, créé par une ordonnance du 24 octobre 1945, comprend les 15 aérodromes de la région parisienne, affectés à des activités de transport civil aérien, parmi lesquels seuls nous intéressent Orly et le Bourget.

Ces deux aéroports reçoivent la totalité du trafic commercial de l'aéroport de Paris; selon les plans de développement de l'aéroport, Orly est appelé à une plus grande expansion, mais le Bourget doit cependant conserver un certain trafic, provenant principalement du Nord et du Nord-Ouest de l'Europe.

Le trafic de l'aéroport de Paris a été en 1955 de 1.377.874 passagers à Orly et 547.380 au Bourget. En 1954 ces chiffres étaient de 1.179.340 et 568.982, pour 423.590 en 1950 à Orly et 563.325 au Bourget (cf. le tableau annexé au rapport).

Pour 1955, ce trafic se traduit par un mouvement journalier moyen de près de 4.000 passagers et une pointe journalière maxima de 6.500 passagers. La moyenne horaire s'établit aux environs de 160 passagers et la pointe horaire maximum à 800 passagers. Les pointes de trafic se situent en général entre treize et quinze heures et entre dix-neuf heures trente minutes et vingt et une heures trente minutes à Orly et entre treize et quinze heures au Bourget.

Il est très délicat dans le domaine de l'aviation de faire des prévisions de trafic précises et pour une époque éloignée.

On peut cependant essayer de tirer des déductions de certaines données actuelles.

Tout d'abord, on a pu constater, d'après la courbe du trafic aérien, que jusqu'à présent, le trafic mondial a doublé en cinq ans. En 1955, 69 millions de passagers ont été transportés par les compagnies de navigation aérienne contre seulement 59 millions en 1954. Si ce rythme se maintient, on peut présager que le cap des 100 millions de passagers sera atteint en 1957 ou 1958.

L'augmentation massive du trafic aérien sera d'ailleurs rendue possible par le nombre de places nouvelles qui vont être offertes prochainement. En effet, en 1955, ont été passées des commandes très importantes d'avions à réaction, à grande capacité et à vitesse élevée (Caravelle bi-réacteur, Boeing 707, etc...), qui permettront des rotations beaucoup plus rapides. Egalement, mais pas avant dix ans, existeront des avions supersoniques. La concurrence qui résultera de cet accroissement massif du nombre de places disponibles va se traduire prochainement par une baisse très sensible des tarifs, qui permettra d'atteindre une nouvelle couche de clientèle.

La conférence du trafic de l'association du transport aérien international, réunie à Cannes en juin dernier, a prévu un programme de réduction des tarifs étalé sur dix-huit mois, dont la première phase comporte dès octobre 1956, la création de billets touristiques (réduction de tarif de 20 p. 100) et la dernière, en avril 1958, doit aboutir à la création d'une troisième classe à tarifs très bas.

Toutes ces données permettent donc d'envisager une augmentation du trafic aérien, au moins aussi importante, sinon plus, que dans les dernières années.

Comment se traduira cette évolution pour l'aéroport de Paris ?

En émettant l'hypothèse que le trafic quintuple d'ici quelques années, la proportion de passagers à Orly et au Bourget étant la même qu'actuellement, Orly accueillerait donc 6,5 millions de passagers par an, ce qui représenterait pour les avions en service (actuellement remplis à 62 p. 100) un maximum de 120.000 avions (ce nombre diminuerait sensiblement si la capacité des appareils augmentait). Dans cette hypothèse, la pointe horaire moyenne serait de 2.500 passagers et de 40 avions. (L'aéroport d'Orly une fois terminé sera apte à recevoir facilement par beau temps ces 40 avions à l'heure.)

La pointe horaire maxima pour un trafic total annuel de 10 millions de passagers serait à Orly de 3.300 passagers et 60 avions.

On peut donc compter aux environs de 1960 sur un trafic à écouler entre l'aéroport d'Orly et Paris de 800 passagers à l'heure en moyenne avec pointes fréquentes de 2.500 à 3.000 passagers (en effet la capacité des avions augmentant, et les heures d'arrivées et de départs ayant tendance à être groupées, les pointes augmentent plus que l'ensemble du trafic).

Pour le Bourget, le problème sera le même, mais avec un trafic beaucoup moins important (2,5 millions en admettant que le trafic du Bourget augmente dans les mêmes proportions que celui d'Orly).

II. — *Quels sont les moyens existants pour transporter de Paris aux aéroports les passagers aériens ?*

Sur l'esplanade des Invalides, existe, actuellement, une gare aérienne qui est suffisante pour couvrir les besoins. Elle est située à 12 et 15 kilomètres respectivement du Bourget et d'Orly. Le transport de l'aérogare aux aéroports, effectué par cars, dont les horaires sont réglés en fonction de ceux des avions, est assuré par Air France (même pour le Bourget, où Air France n'a plus de lignes).

La durée du trajet est d'environ trois quarts d'heure, ce qui paraît très long en comparaison des temps de vols de plus en plus courts. Le problème se pose de façon particulièrement nette pour Orly qui reçoit la plus grande part du trafic et notamment les longs courriers; même problème pour le Bourget dont le trafic est moins important que celui d'Orly, mais qui accueille les passagers venant du Nord de l'Europe et dont par conséquent les parcours aériens ont été courts. Or, les lenteurs du transport à terre sont d'autant plus dommageables que le parcours aérien est plus faible et l'avion utilisé plus rapide.

Le trajet Paris-Londres par exemple dure actuellement cinquante-cinq minutes. Le trajet de Paris à l'aéroport demande de trente à quarante-cinq minutes, les formalités au sol vingt minutes; à l'arrivée, le trajet de l'aéroport à Londres dure près d'une heure et les formalités au sol plus d'une heure, soit deux heures trente à terre, pour moins d'une heure de vol. La disproportion sera encore plus grande lorsque la ligne sera équipée d'appareils reliant Paris à Londres en trente minutes.

Il y a donc un problème qui se pose et cet exemple montre qu'il ne nous est pas particulier; il existe pour un grand nombre d'aéroports de tous pays. Citons notamment pour l'Europe: Amsterdam distant de l'aéroport de 7 kilomètres, parcourus en vingt minutes; Bruxelles: distance 7 kilomètres parcourus en vingt-deux minutes; Copenhague, 8 kilomètres, vingt minutes; Londres, 24 kilomètres, quarante-cinq minutes; Madrid, 15 kilomètres, trente minutes; Prague, 12 kilomètres, trente minutes; Rome, 14 kilomètres, trente minutes (1).

Aux Etats-Unis, la situation n'est pas meilleure; l'inadaptation du réseau routier au trafic croissant entre ville et aéroport a préoccupé la Civil Aeronautics Administration dont un rapport de 1953 insiste sur l'urgence qu'il y a à réaliser les améliorations nécessaires et sur l'importance des économies de temps et d'argent que ces améliorations permettront de réaliser.

Ce rapport, faisant ressortir la disproportion entre les temps de trajet au sol et en vol, cite notamment, pour la liaison Atlanta-Birmingham: cinquante minutes de vol, le même temps au sol; pour la liaison San Francisco-Los Angeles, deux heures d'avion et plus d'une heure et demie à terre pour parcourir les 42 kilomètres qui séparent les deux aéroports du centre des deux villes; entre Detroit et Cleveland, trois quarts d'heure de vol pour une heure et demie à terre. Ces quelques exemples typiques illustrent la situation générale d'un grand nombre d'aéroports.

III. — *Quels remèdes peut-on apporter à cette situation pour l'aéroport de Paris ?*

En premier lieu, il semble que deux problèmes souvent confondus lorsqu'on évoque la desserte de l'aéroport, doivent être étudiés séparément: celui de l'emplacement de l'aérogare et celui de la liaison aéroports-ville.

A. — *La question de l'emplacement de la gare aérienne* a été posée notamment en 1953 par M. Frédéric-Dupont dans une proposition de résolution demandant « au Gouvernement de prévoir l'utilisation de la gare d'Orsay comme aérogare », appuyée par un rapport de M. Nigay.

(1) Ces chiffres datent de 1952. Or, la circulation routière s'étant considérablement accrue depuis cette date, il est probable que les durées de trajet indiquées sont des temps minima.

Ces textes soulignent la durée exagérée du trajet par autocars d'Orly aux Invalides, que même la construction d'une autoroute ne réduirait pas suffisamment puisqu'une grande partie du parcours se fait dans Paris.

Par contre, l'utilisation de la voie ferrée qui part de la gare d'Orsay et passe à proximité d'Orly permettrait d'effectuer le trajet en vingt minutes avec une cadence d'un train toutes les dix minutes et ceci sans gêner le trafic de banlieue empruntant une partie de cette voie. En outre, les trains, dont le nombre de voitures varierait selon les besoins, pourraient faire face aux pointes de trafic les plus fortes. Par ailleurs, la gare d'Orsay est admirablement bien située, au centre de Paris et à proximité d'un hôtel de classe internationale pouvant recevoir les passagers dans les meilleures conditions.

Tels sont les principaux points développés dans la proposition de M. Frédéric Dupont.

Il semble ressortir de ce texte que les problèmes de la liaison aéroport-ville et celui de l'implantation de la gare aérienne sont liés.

Or, depuis quelques années, la situation s'est précisée à ce sujet :

Tout d'abord, le plan d'aménagement de l'aéroport d'Orly prévoit dans ses travaux, déjà en cours d'exécution, la construction d'une aérogare à Orly même. Il est certain que l'implantation de la gare aérienne, avec tous ses services commerciaux, les services de contrôle de douane, de bagages, etc. sur l'aéroport rendra possible une réduction appréciable du temps des formalités à terre et permettra aux passagers d'aller prendre l'avion à la gare d'Orly comme ils vont prendre le train dans n'importe quelle gare de Paris.

Le plan de l'aérogare d'Orly comporte des aménagements routiers pour permettre dans les meilleures conditions l'arrivée de cars ou de voitures particulières (40 p. 100 des voyageurs y accèdent par leurs propres moyens), mais il laisse également toutes possibilités d'arrivée d'une voie ferrée en sous-sol.

Le problème de la gare aérienne ne se pose donc plus. Seuls peuvent être envisagés certains projets en vue d'utiliser l'emplacement de la gare d'Orsay pour des installations aériennes ; c'est ainsi qu'Air-France envisagerait de grouper ses services à la gare d'Orsay en laissant d'ailleurs des locaux à d'autres compagnies. Il est évident que le fait d'avoir des services commerciaux aériens à proximité d'une ligne de chemin de fer allant à l'aéroport peut être intéressant pour les voyageurs et pour les compagnies, mais ces projets n'apportent pas une solution au problème qui nous préoccupe : rechercher les moyens d'enlever au transport aérien cet handicap que constituent les lenteurs du transport entre le centre de la ville et les aéroports.

B. — *Les possibilités qui s'offrent pour la liaison Paris-Orly et Paris-le Bourget.* — Trois moyens de transport peuvent être utilisés entre les aéroports et le centre des villes. Nous étudierons successivement les caractéristiques de chacun, et les services qu'ils peuvent rendre pour la desserte d'Orly et celle du Bourget.

1. L'hélicoptère :

Etant donné que dans le domaine des transports, il faut voir loin et penser aux conditions qui existeront d'ici dix ou quinze ans, on peut envisager un transport de passagers par hélicoptères de l'aéroport au centre de la ville, ce qui naturellement éviterait toutes les difficultés actuelles.

Il ne semble pas cependant que, malgré les progrès extraordinairement rapides qui s'effectuent dans le domaine de l'aéronautique, cette possibilité puisse être retenue.

En effet, tout d'abord du point de vue de la sécurité, tant que les hélicoptères resteront monomoteurs, il n'est pas possible de les utiliser pour un service régulier à fréquence rapprochée, et de leur laisser survoler les villes. Or, actuellement et pendant quelques années encore, les hélicoptères n'auront qu'un seul moteur. Ce n'est que vers 1961-1962 que d'autres types d'appareils devraient permettre une exploitation plus intensive et rentable de ces engins pour le service de ville à ville et non pour la desserte qui nous intéresse.

De plus, le bruit des hélicoptères est tel qu'on ne peut envisager de créer un héliport dans le centre de Paris ; des études sont faites par les constructeurs pour éliminer le bruit (amélioration de la liaison mécanique, amenuisement de la résonance, évacuation du gaz vers le haut) mais il ne semble pas qu'il soit possible de l'éliminer complètement. On pourrait, tout au plus, le réduire de quelques décibels. Par ailleurs, il faut des pistes de 120 mètres sur 90, plus les dégagements, pour les futurs engins.

La capacité des hélicoptères est encore assez réduite ; elle est actuellement limitée à six passagers et pourrait être portée prochainement à douze places. C'est seulement vers 1962 que seront mis en service des hélicoptères de vingt-huit places. Mais, même avec cette capacité, quels services pourraient-ils rendre, par exemple, au moment des pointes de trafic, qui sont actuellement de 800 passagers à l'heure et pourraient, d'ici peu de temps, atteindre 2 à 3.000 passagers-heure ? En outre, du point de vue de la rapidité, le gain de temps apporté par l'hélicoptère serait très faible.

Enfin, en ce qui concerne la rentabilité du service, l'hélicoptère ne peut donner satisfaction, les dépenses d'exploitation étant encore extrêmement élevées.

On peut donc étudier les moyens de desserte des aéroports sans envisager une possibilité de lignes régulières d'hélicoptères.

Ceux-ci pourraient cependant rendre de grands services pour la liaison (correspondances) entre les deux aéroports du Bourget et d'Orly, actuellement très difficile et qui représente un trafic très faible. De plus, le trajet ne survole pas le centre des villes, ce qui rend moins important les principaux inconvénients des hélicoptères et notamment le bruit.

2. Le transport par route :

Nous examinerons en premier lieu les possibilités de desserte d'Orly et en réservant pour la fin du rapport celles du Bourget, dont les conditions sont différentes.

Nous avons constaté que le transport par cars de la gare des Invalides à Orly est loin de donner satisfaction pour le moment.

Mais une amélioration sensible est attendue de la mise en service d'ici deux ou trois ans, de l'autoroute Sud de Paris.

En effet, le plan d'aménagement et d'extension de l'aéroport d'Orly prévoit une desserte directe de l'aérogare par une branche de l'autoroute sud.

Cette branche se raccorde au tronc commun de l'autoroute du Sud à hauteur de Chevilly-Larue et comporte des liaisons avec la R. N. 186 en direction du Sud. De plus, la R. N. 7, déviée à travers l'aérodrome a également des liaisons avec la R. N. 186 ; ce qui permettra en cas d'incident grave sur l'autoroute, de desservir malgré tout l'aéroport. Donc, pour les relations Sud-Est et Ouest de l'aéroport, qui n'intéressent d'ailleurs qu'un nombre restreint de véhicules, il n'y a pas de problème. Mais la relation vers le Nord de Paris, plus importante, doit être examinée attentivement.

Chaque voie d'autoroute (il y en a trois dans chaque sens, correspondant à une file de voitures), peut écouler 1.500 voitures à l'heure à 50 km-heure, ce qui permet la circulation dans chaque sens de 4.500 voitures à l'heure.

La branche proprement dite d'Orly a une longueur de 3 km. Elle ne recevra que les véhicules en provenance ou à destination de l'aéroport ; elle comporte deux voies dans chaque direction.

Sur une longueur de 6 km, la circulation de l'aéroport empruntera ensuite le tronc commun de l'autoroute et y rejoindra les usagers de la R. N. 20 et de la R. N. 7. Les prévisions officielles de circulation sur ce tronc commun sont de l'ordre de 35.000 véhicules par jour dès l'ouverture de l'autoroute, et de 50.000 vers 1965. (La circulation moyenne sur l'autoroute de l'Ouest a été en 1955 de 32.000 véhicules), ce qui correspond à des pointes horaires de l'ordre de 3 à 4.000 véhicules. Si ce chiffre était dépassé, pour les pointes exceptionnelles, il serait possible d'interdire l'accès de la R. N. 20 à l'autoroute pendant quelques heures.

Le trafic journalier qui viendrait de l'aéroport d'Orly a été évalué à 6.000 voitures environ.

Il faut rappeler à ce sujet que ce trafic comprend non seulement les passagers mais les personnes travaillant sur l'aéroport et les visiteurs.

La seule question qui ne soit pas encore déterminée est celle du point d'aboutissement, dans Paris, de l'autoroute qui éclate à la périphérie de la ville, mais que la Direction des routes désire prolonger jusqu'à la place Denfert-Rochereau.

Cette proposition a donné lieu à des controverses et à de vives oppositions, et un autre projet (aboutissant également à Denfert-Rochereau par un autre trajet) est en cours d'étude au conseil municipal de la ville de Paris.

L'aéroport de Paris, qui demande la prolongation jusqu'à Denfert-Rochereau, précise que le trajet Orly-Denfert, qui est de 12 km, durera 12 minutes et qu'il sera très simple sur un trajet aussi court d'organiser des services de cars très rap-

prochés partant de Denfert, alors qu'un point d'éclatement de l'autoroute à la Porte d'Orléans risquerait de doubler la durée du trajet, l'avenue du Général-Leclerc étant très encombrée.

Le conseil économique ne peut évidemment se prononcer sur le point d'arrivée de l'autoroute Sud dans Paris, sans avoir étudié la question sous tous ses aspects. Mais du seul point de vue de la desserte de l'aéroport d'Orly, il est certain que plus l'autoroute avancera vers le centre de la ville, plus cette liaison sera pratique.

Il faut remarquer cependant que cette réduction du temps de parcours ne porte que sur une partie seulement du trajet: la place Denfert-Rochereau n'est pas le cœur de Paris et, pour arriver aux Invalides ou à Orsay, il faudra encore un quart d'heure ou davantage aux heures d'encombrement.

Par ailleurs, on peut se demander quelles seront exactement les conditions de la circulation sur l'autoroute aux environs de 1960, c'est-à-dire deux ou trois ans après sa mise en service.

L'autoroute de l'Ouest, qui est considérée déjà comme presque insuffisante reçoit un trafic de 32.000 voitures par jour en moyenne, et l'on prévoit pour l'autoroute sud (constituée de trois voies dans chaque sens, comme l'autoroute de l'Ouest) dès sa mise en service, un trafic de 35.000 voitures...

La route ne risque-t-elle donc pas d'être rapidement encombrée, principalement aux heures de pointe de trafic ? Si l'on prévoit des pointes horaires de 2.000 passagers aériens, dont 40 p. 100 se rendraient individuellement à l'aéroport, il y aurait donc un apport supplémentaire de 800 voitures à l'heure, et environ 60 cars (le pourcentage de passagers se rendant directement à l'aéroport diminuera probablement si le nombre des voyageurs, et notamment de voyageurs étrangers, s'accroît dans de très fortes proportions).

En outre, à certaines heures de la journée (qui ne seront probablement d'ailleurs pas les mêmes que les heures de pointe du trafic aérien) s'ajouterait le trafic provenant des 8 à 10.000 personnes employées journellement sur l'aéroport, et celui des visiteurs le samedi et le dimanche (4.000 personnes par jour).

Toutes ces considérations peuvent faire redouter une rapide saturation de la route et un retour aux lenteurs actuelles.

3° La voie ferrée:

Le fait que l'autoroute risque d'être rapidement saturée, le fait également qu'elle s'arrête à la périphérie de Paris, et les encombrements de la circulation dans Paris, ont conduit à rechercher un autre moyen de liaison entre Paris et Orly.

L'idéal serait une ligne de métropolitain à grande fréquence desservant Orly avec le moins d'arrêts possible entre le centre de Paris et l'aéroport. Mais, pour le moment, aucun projet de cette sorte n'a été étudié, et de plus il existe déjà une voie ferrée partant de la gare Paris-Orsay et passant à proximité de l'aéroport d'Orly.

Le projet d'utilisation de la voie ferrée partant de la gare d'Orsay n'est pas nouveau; il était déjà envisagé en 1946. Depuis cette date, les conditions de la circulation ne se sont pas améliorées et des études ont été faites par la Société nationale des chemins de fer français en vue d'adapter la ligne au trafic de l'aéroport.

Il ressort de ces études que des aménagements apportés à cette voie permettraient d'effectuer un service régulier et de faire partir les trains à intervalles assez rapprochés: dix minutes. Cette cadence de départ des trains est parfaitement compatible avec le maintien du trafic de banlieue qui emprunte actuellement une partie de la voie, moyennant la réalisation de certains travaux. Le trajet d'une longueur de 20 kilomètres demanderait vingt minutes au maximum.

Pour débuter, on ferait circuler isolément des éléments automoteurs composés de deux voitures et offrant 110 places assises, ainsi que de vastes fourgons à bagages permettant d'acheminer les trois tonnes de bagages de soute auxquels ont droit ces 110 voyageurs. La cadence de six convois par heure permettrait d'acheminer 660 voyageurs à l'heure.

Par la suite, au fur et à mesure que le trafic augmenterait, ou au moment des pointes, les trains seraient formés par la réunion de 2, 3 ou 4 éléments automoteurs, ce qui permettrait d'acheminer 2.640 voyageurs à l'heure dans le sens le plus chargé. Il serait donc possible d'assurer le transport, non seulement d'un nombre important de voyageurs, mais également de leurs accompagnateurs.

Il faut signaler à ce sujet que la possibilité d'effectuer pendant le parcours en chemin de fer certaines formalités de douane, de police, etc., évoquée notamment dans la proposition de M. Frédéric-Dupont, ne peut être envisagée.

Par ailleurs, ce service par fer pourrait être réalisé, quelle que soit l'affectation qui sera donnée aux bâtiments de la gare d'Orsay: Orsay fonctionnerait comme une station de métro, avec la seule différence que les accès aux quais et les sorties seraient aménagés de façon à assurer dans les meilleures conditions les mouvements de voyageurs chargés de bagages.

En outre, l'aéroport faisant travailler 8.000 à 10.000 personnes, il serait possible de les acheminer de Paris en prolongeant jusqu'à l'aéroport le trajet d'un certain nombre de trains de banlieue, qu'ils pourraient emprunter en bénéficiant des tarifs de banlieue de la Société nationale des chemins de fer français. Mais ce service serait distinct de celui des passagers aériens.

Les travaux nécessaires pour adapter la voie ferrée existante à la liaison Orsay-Orly seraient les suivants:

1° Raccordement entre la ligne et l'aérogare d'Orly;

2° Saut de mouton destiné à éviter le cisaillement entre le trafic de banlieue à la sortie de la gare d'Austerlitz et le trafic des grandes lignes, et saut de mouton à Choisy;

3° Travaux en gare d'Orsay et accès aux berges de la Seine, et travaux divers.

Les travaux, dont l'importance pourrait atteindre environ six milliards, seraient financés en dehors du budget ordinaire de la Société nationale des chemins de fer français, qui prendrait à sa charge les frais d'acquisition du matériel ainsi que les charges d'exploitation du service. Le tarif demandé par la Société nationale des chemins de fer français serait de 200 francs par voyageur.

Ce projet a soulevé diverses objections:

En premier lieu, des réserves ont été faites sur la rentabilité du service: le trafic sera-t-il suffisant pour être rentable ? Il faut rappeler à ce sujet que 40 p. 100 des voyageurs aériens se rendent à l'aéroport directement. Par ailleurs, si la voie est ouverte au public, les passagers aériens à destination d'Orly continueront-ils à emprunter ce mode de transport qui, du fait de l'affluence, deviendrait moins confortable, et, dans ce cas également, ne serait-on pas amené à prévoir des arrêts entre la gare d'Orsay et Orly, ce qui augmenterait la durée du trajet ?

Il est vraisemblable qu'actuellement, en effet, le trafic de cette voie ne serait pas rentable. Mais il faut se rendre compte de la durée des travaux nécessaires, qui serait de trois ans environ. A ce moment-là, le trafic aérien aura probablement beaucoup augmenté, peut-être même doublé. Par ailleurs, si les trains étaient accessibles au public (visiteurs de l'aéroport par exemple), il pourrait être possible de réserver certains wagons aux passagers aériens.

Une autre objection a été faite à la création de cette voie: les difficultés de parking aux environs de la gare d'Orsay. Cette objection disparaît si l'on considère qu'Orsay ne serait pas une aérogare où se font des opérations commerciales ou de douane et où devraient stationner des cars, mais un simple terminus de voie ferrée. Il n'y aurait donc pas de long stationnement à prévoir.

Enfin, le coût élevé des travaux peut faire reculer devant cette réalisation... Peut-être cependant sera-t-il compensé par le dégagement ainsi apporté à l'autoroute et par le service rendu aux usagers, qui seraient acheminés directement et rapidement en plein centre de Paris et à proximité d'une ligne de métropolitain.

A ce sujet, il faut mentionner un projet qui consisterait à prolonger la voie de chemin de fer jusqu'aux Invalides, ce qui permettrait de la relier à une ligne de métro. Mais ces travaux seraient incompatibles avec un projet actuellement à l'étude, et tendant à l'aménagement des quais pour un passage souterrain de voitures sur le quai Anatole-France et le quai d'Orsay.

En définitive, il semble certain que l'utilisation de la voie ferrée pour la desserte de l'aéroport d'Orly ne peut qu'améliorer la desserte de cet aéroport, et qu'elle compléterait de façon très utile les services rendus par l'auto-route. Les travaux nécessaires pour l'aménager devraient donc être mis à l'étude rapidement, de façon à ce qu'elle puisse entrer en service en temps opportun,

La desserte de l'aéroport du Bourget.

Selon les plans d'extension de l'aéroport de Paris, Orly est appelé à un plus grand développement que le Bourget. Mais, en réalité, le trafic du Bourget, nous l'avons vu, est appelé également à s'accroître.

La desserte routière de l'aéroport du Bourget n'est pas meilleure que celle d'Orly, mais son amélioration présente

des difficultés presque insurmontables: en effet, une grande partie du trajet s'effectue dans Paris même, puis le parcours, à la sortie de Paris, traverse une zone industrielle.

L'autoroute Nord de Paris passant devant le Bourget pourra apporter une certaine amélioration, très limitée cependant, puisqu'elle éclatera à l'extérieur de Paris.

Aucun projet ne semble avoir été étudié en ce qui concerne la création d'une desserte ferroviaire. Or, des possibilités existeraient. Il serait donc souhaitable qu'elles soient recherchées par les services techniques compétents, de même que l'éventualité de prolongation d'une ligne de métropolitain.

ANNEXE

Mouvements d'avions sur les aéroports d'Orly et du Bourget.

Evolution au cours des neuf dernières années.

ANNÉES	ORLY		LE BOURGET	
	Mouvements d'avions.	Passagers.	Mouvements d'avions.	Passagers.
1947.....	12.106	124.554	40.336	359.968
1948.....	15.839	215.714	36.373	361.217
1949.....	20.685	308.207	34.997	452.909
1950.....	23.241	423.590	40.292	563.325
1951.....	33.118	580.945	41.433	636.608
1952.....	39.594	717.917	40.625	606.587
1953.....	41.844	899.428	39.146	647.230
1954.....	48.471	1.179.340	38.435	568.982
1955.....	48.955	1.377.874	45.117	547.380

2. — **Avis formulé par le Conseil économique au cours de sa séance du 12 juillet 1956 sur le problème de la liaison de Paris avec ses aéroports.**

Le Conseil économique,

Vu sa résolution, en date du 29 mai 1956, par laquelle il s'est saisi du problème de la liaison de Paris avec ses aéroports;

Après avoir entendu le rapport présenté, au nom de sa commission des transports, des postes, télégraphes et téléphones et du tourisme, par M. E. Hervouet:

1. Considérant l'essor remarquable du transport aérien, caractérisé notamment, en ce qui concerne les appareils, par des vitesses accrues, une plus grande capacité et une accélération des rotations, et du point de vue commercial, par un trafic en augmentation constante, due notamment à la démocratisation du transport aérien;

2. Considérant que les liaisons routières aéroport—centre ville, loin de s'adapter à la rapidité de plus en plus grande des transports aériens, constituent pour ceux-ci un handicap qui tend à s'accroître avec les difficultés de circulation connues actuellement par les transports terrestres, et qui paraît d'autant plus regrettable que la durée du vol est courte;

3. Considérant que cet état de fait existe en particulier à Paris, pour les liaisons avec les aéroports d'Orly et du Bourget;

4. Considérant la proposition de résolution présentée par M. Frédéric-Dupont et tendant à inviter le Gouvernement à prévoir l'utilisation de la gare d'Orsay comme aérogare;

En ce qui concerne l'utilisation de la gare d'Orsay comme aérogare.

5. Considérant que les aérogares doivent normalement trouver leur place sur l'aéroport même, d'où facilité plus grande des opérations au sol et gains de temps appréciables — notamment pour les voyageurs qui se rendent individuellement à l'aéroport;

6. Considérant que des travaux sont déjà entrepris par la direction de l'aéroport de Paris en vue de l'installation d'une aérogare à Orly même;

En ce qui concerne la liaison aéroport-ville.

7. Considérant que la création d'une desserte par hélicoptère présente encore certaines difficultés, eu égard à l'état actuel de la technique, au bruit, à la capacité réduite des appareils et aux prix de revient élevés,

8. Considérant que la desserte routière, telle qu'elle existe actuellement, ne permet pas le transport des passagers entre Paris et les deux aéroports dans des conditions de rapidité suffisantes,

Que sur le trajet Paris-Orly et pour le trafic actuel, une nette amélioration peut être attendue de la mise en service de l'Autoroute Sud actuellement en construction, cette amélioration devant être d'autant plus sensible que l'autoroute pénétrera plus loin dans Paris, permettant ainsi d'éviter les attentes dues aux encombrements,

Que, par contre, pour la desserte de l'aéroport du Bourget, dont le trafic peut encore s'accroître, le projet d'autoroute Nord tel qu'il est conçu actuellement ne permet d'espérer qu'un gain de temps limité,

9. Considérant qu'une voie ferrée partant de la gare de Paris-Orsay passe à proximité de l'aéroport d'Orly, et que certains aménagements permettaient à cette voie d'assurer un trafic régulier entre les gares d'Orsay et Orly et de faire face aux pointes de trafic les plus importantes, sans gêner les services de banlieue de la S. N. C. F. et indépendamment de l'affectation qui sera donnée à la gare d'Orsay,

Que le coût relativement élevé des travaux serait largement compensé par la rapidité et la régularité du service, et par le soulagement qui serait apporté à l'autoroute Sud, dont le tronc commun à partir d'Orly semble devoir être très chargé, eu égard au trafic actuellement envisageable,

10. Considérant qu'aucun projet ne semble avoir été étudié en ce qui concerne une liaison par voie ferrée entre Paris et le Bourget,

Emet l'avis (1):

1. Que le problème de l'emplacement d'une aérogare de plein exercice dans Paris ne se pose plus, l'implantation normale des aérogares paraissant devoir se trouver à l'avenir sur les aéroports,

2. Pour la liaison Paris-Orly:

Que l'autoroute de sortie sud de Paris soit terminée et mise en service au plus tôt,

Que pour réaliser une desserte rapide de l'aéroport d'Orly, l'autoroute pénètre le plus près possible du centre de Paris,

Que dès maintenant des mesures soient prises pour permettre entre la gare d'Orsay et l'aéroport d'Orly une relation ferroviaire assurant une desserte régulière, de fréquence suffisante, de l'aéroport (2).

3. Pour la liaison Paris-le Bourget:

Que la sortie de Paris par l'autoroute nord soit rapidement réalisée, et qu'en tout état de cause et dès maintenant des études soient faites visant à faciliter la circulation entre le Bourget et le centre de Paris,

Que les possibilités de desserte à fréquence rapide (type métropolitain), soient activement étudiées, soit par la S. N. C. F., soit par la R. A. T. P.

(1) Le vote a été acquis au scrutin public par 152 voix contre 1 (cf. résultat du vote en annexe).

(2) Un amendement, présenté par M. Sauvy et, tendant à ajouter à la suite de cet alinéa le texte suivant: « que soit étudiée à nouveau, en tenant compte de l'appréciable gain de temps qui en résulterait, l'utilisation de cette voie ferrée par les services de douane et de police », a été repoussé par vote à main levée.

ANNEXE

SCRUTIN

sur l'ensemble du projet d'avis.

Nombre de votants..... 153

Ont voté pour..... 152
A voté contre..... 1

Le Conseil économique a adopté.

Ont voté pour (152).

Groupe des activités diverses. — M. Colleville.

Groupe de l'agriculture. — MM. d'Andlau, Barré, Bidau, Bohuon, Blaise (F. O.), Bonjean, Bouchard, Carroué (C. G. T.), Chatras, Chauvin, Chégut, Collet, Deleau (Jean), Desbarats, du Douet de Graville, Ferré, Forget, Gauthier, Génin, Guellati, Guy-Charon, Hadengue, Haniquaut (C. F. T. C.), Havard, Lacaille, Lepicard, Lequertier, Milhau, Nové-Josserand, Robin, Rousse, Tardy, Uchard, Van Graefschepe.

Groupe de l'artisanat. — MM. André, Boulland, Canonville, Chopin, Dallant, Lecœur, Levieux, Ouvière, Resicaud, Séné.

Groupe des associations familiales. — MM. Dary, Houist, Leroy (Louis), de Loynes, Mabit, Noddings, Mme Picard, M. Vinot.

Groupe des classes moyennes. — MM. Millot, Tisserand.

Groupe des coopératives. — MM. Benoist, de Laulanié, Martin, Schatz, Viaux-Cambuzat.

Groupe des entreprises nationalisées. — MM. Bour, Ferlet, Le Hénaff, Lutfalla, Verret.

Groupe des entreprises privées:

Entreprises commerciales. — MM. Barlangue, Chauchard, Deleau (Gustave), Demmerlé, Goudaert, Laguionie, Lemaire-Audoire, Paquette, Stoll.

Entreprises industrielles. — MM. Auberger, Cagniard, Charvet, Defond, Desse, Dumont, Garnier, Gingembre, Kruger, Mayolle, Meunier, Pisson, Rogliano, Trocmé.

Groupe de la pensée française. — MM. Branger, Byé, Dumontier, Soula.

Groupe des sinistrés. — MM. Aroud, Barat.

Groupe des travailleurs:

C. G. C. — MM. Gondouin, Hervouet, Le Ferme, Malterre.

C. F. T. C. — MM. Bouladoux, Braun, Cade, Espéret, Levard, Liénart, Mayoud, Pailleux, Renaud, Mlle Tribolati, MM. Vandenbussche, Vansieleghem, Willame.

C. G. T. — MM. Bouchaud, Brard, Duret, Fürst, Mme Joannès, MM. Le Brun, Leriche, Leroy (André), Marion, Monjauvis, Racamond, Ruiz, Subreville.

C. G. T.-F. O. — MM. Babau, Beyaert, Bomal, Bothereau, Charlot, Cucuel, Degris, Delamarre, Goudy, Lafond, Neumeyer, Peeters, Richard.

C. T. indépendants. — M. Dewez.

C. T. intellectuels. — M. Wolff.

Groupe de l'Union française. — MM. Bellanger, Bicheron (C. G. C.), Bouruet-Aubertot, Carré, Delavignette, Djibo (C. G. T.), Graève, Jourdain, Monthé, N'Diaye (C. G. T.-F. O.), Poilay, Rakotobé (C. F. T. C.), Serrure.

A voté contre (1).

Groupe de la pensée française. — M. Sauvy.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.

EN VENTE : *Brochure N° 1048-55*

TARIF

DES

DROITS DE DOUANE

D'IMPORTATION ET D'EXPORTATION

●

Décret n° 55-1612 du 9 décembre 1955.

Cette brochure de **288 pages**, de format in-4° raisin, tirée sur beau papier et présentée sous une couverture de carton fort, comprend, outre un **sommaire analytique**, un **index alphabétique** très détaillé permettant une consultation facile de l'ouvrage et la recherche rapide des différents produits de la nomenclature.

En vente : aux bureaux des Journaux officiels, 31, quai Voltaire, Paris (7e), et au bureau de vente de l'Imprimerie nationale, 19, rue Scribe, à Paris (9e) (Recette centrale des finances de la Seine). — Prix : **900 francs.**

Ce volume est expédié, sans frais supplémentaires d'envoi, sur demande adressée à la Direction des Journaux officiels, 31, quai Voltaire, Paris (7e). (Compte chèque postal n° 9063-13, Paris.)

En vente :

CODE
DES
DOUANES

Législation applicable au 1er Mars 1955

Une brochure de 324 pages de format in-8° carré imprimée sur beau papier et présentée sous couverture forte, comprenant une table analytique et une table alphabétique des principales dispositions en vigueur.

Cette brochure est en vente au prix de **325 F** à la **Direction des Journaux officiels**, 31, quai Voltaire, Paris (7e). Elle est également expédiée sans frais, contre versement du montant de la commande par mandat-poste, chèque ou chèque postal (C. C. P. Paris 9063-13).